



⑮ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 43 15 568 A 1**

⑤① Int. Cl. 5:
B 61 F 5/30

⑳ Aktenzeichen: P 43 15 568.5
㉔ Anmeldetag: 10. 5. 93
㉕ Offenlegungstag: 17. 11. 94

DE 43 15 568 A 1

㉑ Anmelder:
MAN GHH Schienenverkehrstechnik GmbH, 90461
Nürnberg, DE

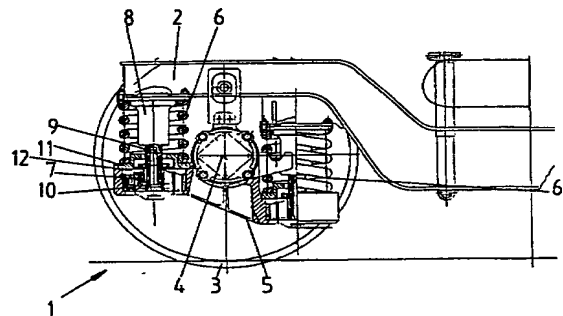
㉒ Vertreter:
Merten, F., Pat.-Ing., 90461 Nürnberg

㉓ Erfinder:
Richter, Wolfgang-Dieter, Dipl.-Ing., 90610
Winkelhaid, DE; Lang, Hans-Peter, 86655 Harburg,
DE; Wolff, Winfried, 90441 Nürnberg, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ Radsatzführung eines Drehgestells

⑤⑦ Radsatzführung eines Drehgestells, bestehend aus der
einzeln oder paarweise an einem Lagergehäuse eines Rad-
satzes angeordneten Schraubenfeder der Primärfederung
und einem einzeln oder paarweise angeordnetem Gummi-
element, wobei die Führung des Radsatzes durch die
Flexicoilwirkung der Schraubenfedern und die Radialsteifig-
keit des Gummielements gemeinsam erfolgt.



DE 43 15 568 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 09. 94 408 046/124

4/29

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Radsatzführung eines Drehgestells mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1.

Die Führung von Radsätzen kann unabhängig von der Primärfederung durch diskrete Elemente, durch Zusammenwirken der Führungselemente mit der Primärfeder oder durch eine entsprechende ausgebildete Primärfeder z. B. in Form einer Winkelblock-Gummischichtfeder, oder Gummirollfeder erfolgen.

In einer Vielzahl von Anwendungsfällen liegen die für Traktion und Radsatzführung erforderlichen Steifigkeiten nur in geringem Maße über der bei einer entsprechend ausgebildeten Schraubenfederung vorhandenen Flexicoil-Steifigkeit.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Radsatzführung, deren aus der Primärfeder herrührende Steifigkeiten durch ein Zusatzelement ergänzt werden, zu schaffen.

Diese Aufgabe wird mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils des Anspruchs 1 gelöst. Fortbildungen und vorteilhafte Ausführungen der Erfindung sind in den weiteren Ansprüchen umfaßt.

Erfindungsgemäß erfolgt bei einer Radsatzführung eines Drehgestells, bestehend aus der einzeln oder paarweise an einem Lagergehäuse eines Radsatzes angeordneten Schraubenfeder der Primärfederung und einem einzeln oder paarweise angeordnetem Gummielement die Führung des Radsatzes durch die Flexicoilwirkung der Schraubenfedern und die Radialsteifigkeit des Gummielements gemeinsam.

Das Gummielement ist vorzugsweise als vorgespanntes, konzentrisch ausgebautes Konuselement ausgeführt, dessen Druck-Vorspannung des durch das Eigengewicht des Fahrzeugs erreicht wird und der Konizitätswinkel so gewählt wird, daß in keinem Betriebszustand Zugspannungen im Gummielement auftreten.

Das Gummielement ist unterhalb der Primärfederung auf oder z. B. in einem Hohlraum in dem Radsatzlagergehäuse gelagert und mit einem abwärts gerichteten Notführungszapfen des Drehgestellrahmens verbunden.

Unterschiede in Längs- und Quercharakteristik der Führung werden durch entsprechende Ausbildung des Gummielements mit örtlich angeordneten Luftkammern erreicht. Durch Anordnung der Luftkammern in einem vorausberechneten Winkel wird eine fliehkraftabhängige Radialeinstellung der Radsätze erreicht.

Die Winkellage des Gummielements wird vorteilhafterweise über eine Nut in dessen äußeren Ring und einen schraubbaren Zapfen in einem Hohlraum des Radsatzlagergehäuses fixiert und in dem Hohlraum sind mehrere in der Höhe versetzt angeordnete Gewindebohrungen mit jeweils unterschiedlicher Winkellage vorhanden und ermöglichen eine einfache nachträgliche Anpassung an wechselnde Einsatzbedingungen.

Im folgenden wird die Erfindung beispielhaft anhand von Zeichnungen näher beschrieben. Dabei zeigen:

Fig. 1 eine Teilansicht eines Drehgestells;

Fig. 2 eine Draufsicht auf die Anordnung der Gummielemente in einer ersten Ausführungsform;

Fig. 3 eine Draufsicht auf die Anordnung der Gummielemente in einer zweiten Ausführungsform.

Fig. 1 zeigt ein Drehgestell 1 mit Drehgestellrahmen 2, Radscheibe 3, Radsatzlager 4 und Radsatzlagergehäuse 5. Zwischen dem Radsatzlagergehäuse 5 und dem Drehgestellrahmen 2 sind Schraubenfedern 6 als Primärfederung angeordnet. Die Schraubenfedern 6 stüt-

zen sich auf dem Radsatzlagergehäuse 5 auf Grundplatten 11 ab. In passenden Hohlräumen 12 im Radsatzlagergehäuse 5 unterhalb der Grundplatten 11 sind konusförmige Megi-Federn (Gummi-Metall-Federn) 7 fest gelagert. Die Megi-Federn 7 besitzen zentrale Zapfen 9, die durch Bohrungen in den Grundplatten 11 nach oben ragen und mit innerhalb der Schraubenfedern 6 nach unten gerichteten Notführungszapfen 8 des Drehgestellrahmens 2 drehfest verbunden sind. Die Megi-Federn 7 sind geschnitten zur Hälfte um 90° versetzt gezeichnet, so daß teilweise das volle Gummimaterial und teilweise Luftkammern 10 erkennbar sind.

Erfindungsgemäß werden die Megi-Federn 7 so angeordnet, wie in Fig. 2 und Fig. 3 gezeigt. Hier sind außer der Radscheibe 3 und dem Drehgestellrahmen 2 alle oben beschriebenen Elemente des Drehgestells weggelassen. In Fig. 2 sind die Luftkammern 10 der Megi-Federn 7 symmetrisch vorne und hinten in Fahrtrichtung angeordnet, so daß sich in dieser Richtung eine weiche Charakteristik ergibt, als im lateralen Bereich. Eine besonders vorteilhafte Anordnung der Luftkammern 10, insbesondere für Gleisraden unterhalb der Grenze der radialen Selbsteinstellung des Radsatzes, zeigt Fig. 3. Hier sind die Luftkammern 10 um einen Winkel zwischen 5° und 60° zur Längsachse des Drehgestells einwärts zur Fahrtrichtung verdreht eingesetzt. Bei der Bogenfahrt wirken je nach Richtung Fliehkräfte F_1 oder F_2 auf den Drehgestellrahmen und werden über die Primärfederung und die Megi-Federn 7 gemeinsam auf den Radsatz übertragen. Dabei ergibt die verdrehte Einstellung der Luftkammern der Megi-Federn eine Charakteristik, die in Vektorkräften V_1 oder V_2 resultiert, die die Selbsteinstellung der Radsätze unterstützt.

Patentansprüche

1. Radsatzführung eines Drehgestells, bestehend aus der einzeln oder paarweise an einem Lagergehäuse eines Radsatzes angeordneten Schraubenfeder der Primärfederung und einem einzeln oder paarweise angeordnetem Gummielement, dadurch gekennzeichnet, daß die Führung des Radsatzes durch die Flexicoilwirkung der Schraubenfedern (6) und die Radialsteifigkeit des Gummielements (7) gemeinsam erfolgt.
2. Radsatzführung eines Drehgestells nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Gummielement (7) als vorgespanntes, konzentrisch ausgebautes Konuselement ausgeführt ist.
3. Radsatzführung eines Drehgestells nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Druck-Vorspannung des Gummielements (7) durch das Eigengewicht des Fahrzeugs erreicht wird und der Konizitätswinkel so gewählt wird, daß in keinem Betriebszustand Zugspannungen im Gummielement (7) auftreten.
4. Radsatzführung eines Drehgestells nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Gummielement (7) unterhalb der Primärfederung auf oder in dem Radsatzlagergehäuse (5), zum Beispiel in einem Hohlraum (12) gelagert und mit einem abwärts gerichteten Notführungszapfen (8) des Drehgestellrahmens (2) verbunden ist.
5. Radsatzführung eines Drehgestells nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß Unterschiede in Längs- und Quercharakteristik der Führung durch entsprechende Aus-

bildung des Gummielements (7) mit örtlich angeordneten Luftkammern (10) erreicht werden.

6. Radsatzführung eines Drehgestells nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß durch Anordnung der Luftkammern (10) in einem vorausbe- 5
rechneten Winkel eine fliehkraftabhängige Radialeinstellung der Radsätze erreicht wird.

7. Radsatzführung eines Drehgestells nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Winkel- 10
lage des Gummielements (7) über eine Nut in dessen äußeren Ring und einen schraubbaren Zapfen in einem Hohlraum (12) im Radsatzlagergehäuse (5) fixiert wird.

8. Radsatzführung eines Drehgestells nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß in dem 15
Hohlraum (12) mehrere in der Höhe versetzt angeordnete Gewindebohrungen mit jeweils unterschiedlicher Winkellage vorhanden sind und damit eine einfache nachträgliche Anpassung an wech-
selnde Einsatzbedingungen ermöglichen. 20

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

25

30

35

40

45

50

55

60

65

